ORIGINALES

Consecuencias médicas de los accidentes de trabajo en el medio marítimo

J. M. Tarrío Pereira

Sanidad Marítima. Instituto Social de la Marina. Santander

RESUMEN
Este trabajo describe las consecuencias físicas-psíquicas y económicas que los accidentes de trabajo ocasionan en los trabajadores del mar y su repercusión específica en el medio. Los accidentes de trabajo en el medio marítimo tuvieron el mayor índice de mortalidad en 1.992 (86 muertos/100.000 trabajadores); con una tasa de 15 incidentes/trabajador/año. Las consecuencias físicas se centran predominantemente en los miembros superiores (45%) y especialmente en las manos (66%); con lesiones muy concretas. Las consecuencias psíquicas y económicas colaboran a agravar las secuelas del accidente, originando cronicidad e invalidez. La siniestrabilidad del medio marítimo es exageradamente alta, cronificante e invalidante, influyendo en ello no solo el medio físico sino también las nefastas condiciones ergonómicas de los buques, deficiente preparación técnica personal y una inadecuada cobertura normativa y de protección social.
Palabras clave: Accidentes, Salud Ocupacional, Incapacidad, Barcos, España.

SUMMARY
In this work physical, psychological and economical consequences of occupational accidents in seafarers and their specific repercussions in their environment are described. Maritime occupational accidents had the highest mortality index in 1992 (86 deadmen/100000 workers); 15 situations of accident risk per worker per year are calculated. Main physical consequences were in upper extremities (45 %) and specifically in hands (66 %). Psychological and economic consequences weighed down the sequels and contributed to chronic diseases and disability. Accident rate at sea is especially high, many times it leads to chronic damage and disability. The raison is not only the sea environment but bad ship ergonomics, deficient staff training, inadequate legal and social protection.
Key words: Accidents, Occupational Health, Disability, Ships, Spain

INTRODUCCIÓN

Desde los albores de la civilización, el hombre se ha servido del mar como medio de sustento, transporte, relación y conquista. De esta vinculación íntima entre la Humanidad y el Mar surgió, ya desde sus orígenes, el accidente marítimo como componente de esta relación.

Se define como accidente al **suceso eventual** que altera el orden regular de las cosas, del cual resulta **involuntariamente** daño, sin que sea parte de su **esencia.**

Si compleja es esta definición, más lo es cuando se trata sobre las consecuencias de un hecho nocivo sobre la salud de un ser humano, y además es un trabajador, con su problemática socio-económica añadida. Pero si dicho trabajador desarrolla su actividad en el medio marítimo, donde se carece de estudios amplios, completos y fiables sobre la siniestrabilidad a bordo de los buques, la cuestión ya es más espinosa.

DATOS

Existen distintos parámetros para medir la siniestrabilidad en el sector, siendo los más útiles la tasa de incidencia y los índices de frecuencia y de gravedad.

Sin embargo el único dato claro del que disponemos, después de cruzar distintos parámetros y datos, es el índice de siniestrabilidad mortal, que arrojó en el sector marítimo-pesquero un total de 86 casos/100.000 trabajadores en 1992. Compárese con los 41 casos/100.000 trabajadores del sector de la construcción o los 23 casos/100.000 trabajadores del sector de la minería. Solo se disponen de datos parciales sobre la siniestrabilidad grave (los accidentes que dejan secuelas y no todos), estimaciones sobre siniestrabilidad leve y ningún dato sobre la incidentabilidad laboral. Si aplicamos los porcentajes estadísticos, propios de la investigación de accidentes, postulados por Bird (1960) y correlacionados por Person (1975/80), de otros sectores de la industria sobre siniestrabilidad (1/15/30/54), tendríamos 86 accidentes mortales, 1.290 accidentes graves, 38.700 accidentes leves y 2.089.800 incidentes, que repartidos entre 142.000 trabajadores, nos daría un total de 15 incidentes por trabajador/año.

La enormidad de dicha cifra tiene indicios de ser real o bien estar aumentada en este sector ante una mayor siniestrabilidad mortal en el mismo. Sea como fuere, parece claro que el sector marítimo en su esencia es de enorme siniestrabilidad, donde en el caso de un pescador que sale a la mar, según estudios realizados en la Unión Europea, tiene una probabilidad del 3% de fallecer y de un 50% de sufrir un accidente.

CAUSALIDAD

Dicha siniestrabilidad es muy distinta según se trate de la actividad desarrollada, habiendo variaciones entre el sector mercante y el sector pesca, y dentro de este entre la pesca industrial y la artesanal.

El origen de la siniestrabilidad es multifactorial, siendo de destacar entre ellos los siguientes puntos:

.- La falta de un diseño ergonómico del buque, sobre todo pesqueros, como centro de trabajo y permanencia continuada de personas.

.- La aplicación de maquinaria cada vez mas potente y compleja para el desarrollo del trabajo.

.- La poca concienciación sobre la siniestrabilidad en el medio y el sentimiento de fatalidad ante el accidente.

.- La escasa preparación de las tripulaciones en materia de prevención y las parcas dotaciones en materia de seguridad a bordo de los buques, limitándose a mínimos obsoletos a veces.

.- La inseguridad laboral (en ambos sectores), el sobreesfuerzo y el alejamiento de los caladeros (en pesca) para aumentar la producción o mantenerla, reduciendo costes por encima de los niveles deseables, a fin de mantener un beneficio económico a toda costa, incluso de la salud del trabajador.

Los mecanismos de producción de accidentes más frecuentes se han visto en las caídas, con un 43 % seguidas de los golpes, con un 26%. Siguen de lejos las otras causas, a nenudo de difícil encuadramiento.

Centrándonos en el tema de las consecuencias médicas de los accidentes, debemos atender a tres grandes aspectos, las consecuencias físicas, psíquicas y socio-laborales.

CONSECUENCIAS FÍSICAS

Las consecuencias del siniestro sobre el trabajador están en relación directa con el sistema productivo en el cual se encuentra inmerso, siendo tanto más grave cuanto más industrializado se encuentre el medio laboral, al utilizar mayor potencia, mayores masas y mayor maquinaria en la actividad industrial que en la artesanal.

Haciendo una división topográfica por zonas afectadas por la siniestrabilidad laboral, promediando los distintos estudios desde 1.976, nos encontramos con las siguientes zonas y porcentajes de accidentes:

.- Cabeza 6%
.- Tronco 11%
.- Miembros sup. 45% (A las manos corresponde el 66%)
.- Abdomen 17%
.- Miembros inf. 20% (A los pies corresponde el 40%)
.- Otros 1%

Fijándonos en las lesiones más frecuentes en dichas zonas se aprecia que:

.-En la cabeza se centran las heridas y contusiones cuyas secuelas más habituales son cicatrices, pérdida de piezas dentales, fractura de huesos nasales, siendo excepcional la fractura craneal.

.- En el tronco las contusiones son las más habituales, con fracturas costales, habitualmente no complicadas, y es significativa la presencia de quemaduras en la espalda en el departamento de máquinas.

.- En los miembros superiores destacan las contusiones diversas y desgarros músculo-tendinosos, sobretodo en cintura escapular. También las heridas en antebrazos con complicaciones como la erisipela y ántrax o foliculitis. Son significativas la periartritis glenohumeral y la epicondilitis.

.- En las manos se deben reseñar las contusiones y amputaciones de dedos, así como lesiones tegumento ligamentarias con fuerte incidencia en la enfermedad de Dupuytren de origen laboral y otras anquilosis, haciendo del sector el primero en el ranking de mano traumática, habitualmente no reconocido. También se aprecia fuerte frecuencia de síndrome del túnel carpiano.

.- En abdomen sobresalen las lesiones de la musculatura lumbar y columna vertebral con su cortejo de lumbálgias y radiculopatías, que teniendo un origen en el inadecuado esfuerzo por falta de ergonomía, son introducidas muchas veces en golpes, caídas y otros, cuando no en enfermedad común.

.- Los miembros inferiores son el territorio preferido de las contusiones contra objetos o golpeado por los mismos, con incidencia de lesiones periarticulares y meniscales en la

rodilla. La escasa incidencia de patología crónica de cadera se debe a su tardía aparición y a su alto nivel de invalidez para el medio marítimo.

.- En los pies las contusiones y heridas inciso contusas son las reinas, a menudo con severas complicaciones infecciosas, por caída de objetos, golpes y lesión por seres vivos, causadas a menudo por la ausencia de un mínimo nivel de calzado adecuado, pues el de seguridad en pesca es inexistente, con un amplio abanico de lesiones en el tobillo como tendinitis y distensiones tipo esguinces cronificados y amputaciones.

Dichas lesiones, descritas en la Tabla 1, pueden dejar secuelas permanentes que son causa de baremos e invalideces al afectar a los elementos productores (Miembros Superiores) indispensables en la labor productivo-extractiva y a los elementos sustentadores (Miembros Inferiores y Columna Lumbar) en un medio laboral inestable, con planos en movimiento y cubiertas en no muy buenas condiciones habitualmente.

Tabla 1. Accidentes del trabajo marítimo: Consecuencias físicas

Cicatrices	Pericapsulitis	Hernia discal
Fracturas	Epicondilitis	Artralgias
Anquilosis	Amputaciones	Esguinces
Desgarros	Tenosinovitis	Luxaciones
Quemaduras	Radiculitis	Infecciones
Lumbalgias	Tendinitis	Otras

Dichos accidentes, que en más de un 75 % no producen I.L.T. ni declaración, son con frecuencia diferidas en su tratamiento por motivos diversos: alejamiento de los Centros Sanitarios, circunstancias laborales, dudas sobre accidente/enfermedad, etcétera. Todo ello agrava la lesión inicial, aumentando la duración de la I.L.T. (la cual es habitualmente reducida a petición del trabajador dándosele el Alta Voluntaria) y la cronicidad de las lesiones, lo que unido a una escasa rehabilitación, de causas muy variadas, originan recidiva de las mismas con un amplio cortejo de consecuencias de toda índole que más adelante veremos.

No voy a entrar en el coste económico de la Invalidez, I.L.T. y secuelas, pues el solo dato de que cada fallecido se valora en 6.000 jornadas, escaso precio para una vida en mi opinión, nos da una idea del enorme coste económico de que se trata.

CONSECUENCIAS PSÍQUICAS

Conocido es que el medio marítimo no es el entorno mas idóneo para una adecuada salud mental. Los largos períodos de aislamiento, la obligada convivencia o promiscuidad de las tripulaciones, la carencia de tiempo libre o la no ocupación útil del tiempo de ocio, los problemas sociolaborales, los anárquicos ritmos de trabajo y descanso, sobretodo en la pesca, dejan huella en los cuerpos y las mentes de los trabajadores del mar.

Los accidentes son sufridos por el personal menos cualificado técnicamente en más del 70% de los casos, el suceso afecta a su capacidad productiva y por ende a su autoestima y seguridad (Tabla 2). Por todo ello la disminución de la capacidad física es vivenciada, aun en casos no graves, como una minusvalía integral en el trabajador, deteriorando aun más su equilibrio mental, resintiéndose en su incorporación, prematura a veces, al trabajo.

Tabla 2. Accidentes del trabajo marítmo: Consecuencias psíquicas

Miedo a la incorporación al trabajo
Perdida de la autoestima
Sensación de minusvalía integral/impotencia
Alteraciones conductuales
Desarrollo de proceso neurótico
Aparición de procesos psicóticos ocultos

Su capacidad de resistencia desciende drásticamente y afloran los conflictos y alteraciones en formas variadas que van desde la neurosis de renta a la depresión profunda, sin contar que pueden ser el detonante de un proceso psicótico oculto de base.

Todo ello se encierra en un círculo vicioso que deteriora gravemente su equilibrio mental, poco cuidado ya de por si, hasta niveles a menudo irreversibles.

CONSECUENCIAS SOCIO-ECONÓMICAS

El antes mencionado hecho de que los accidentes laborales se centren en el personal de cubierta y que sea de modo mayoritario en el sector pesquero, con su peculiar sistema de retribución "a la parte", derivado del trabajo a destajo, hace que dichos siniestros afecten a personas con bajas cotizaciones al sistema de Seguridad Social y sin otras coberturas económicas ante el accidente (Tabla 3).

Tabla 3. Accidentes del trabajo marítimo: Consecuencias socio-económicas

Pérdida de poder adquisitivo
Desarraigo social
Disgregación familiar
Marginación
Subempleo/desempleo/minusvalía

Con desgraciada frecuencia las secuelas de los accidentes de trabajo no son tratados como tales, sino que se derivan como enfermedad común y de esa forma se tramitan como Invalidez Total para el trabajo habitual, con el 55% de pensión en base a la cotización anterior.

Más desafortunado es el caso de la aplicación de un baremo de accidentes de trabajo, con sus cuantías irrisorias, por el despiece de un trabajador.

Todo ello supone la debacle en una economía doméstica poco boyante, cuando no de subsistencia, que desentierra los espectros de la marginación, disgregación familiar y desintegración personal, así como un largo etc en un colectivo caracterizado, mayoritariamente, por la escasa escolarización y preparación para el cambio de actividades productivas, acostumbrado a vender fuerza y salud a cambio de dinero.

REFLEXIÓN

Todo este panorama, que apenas ha cambiado en los últimos 20 años, salvo en la importante incidencia que el desempleo ha tenido en el sector, cuyas repercusiones se constatan diariamente en la salud de los trabajadores por los médicos que nos dedicamos a ejercer nuestra labor en el mundo marítimo, debiese obligarnos a todos a reflexionar en que aspectos, todos y cada uno de nosotros, puede actuar para cambiar este estado de cosas.

A la vista de la definición de accidente y de lo expuesto se puede deducir que la siniestrabilidad en el medio marítimo no es tan imprevisible, tan involuntaria y que existe una esencia nociva para la salud del trabajador de la mar. Dejo deliberadamente a un lado la Enfermedad Profesional, casi desconocida en el sector.

Las Instituciones y los profesionales del mundo marítimo deben aunar esfuerzos para conseguir que la prevención de los accidentes pueda ser llevada a cabo en todos sus niveles, desde la construcción del buque y su acondicionamiento para seres humanos, la adecuada dotación de medidas de seguridad e higiene a bordo, la formación de las tripulaciones en la utilización de dichos medios incluidos los sanitarios y la adecuada rehabilitación del trabajador siniestrado (Tabla 4).

Tabla 4. Accidentes del trabajo marítimo: Niveles de prevención

PRIMARIO
Diseño y construcción ergonómica del buque

SECUNDARIO
Medidas de seguridad a bordo

TERCIARIO
Medidas de higiene y sanidad a bordo

CUATERNARIO
Rehabilitación del accidentado

Es imperioso el cambio de la normativa laboral sobre accidentes y enfermedades profesionales, contemplando al mundo marítimo, con unas coberturas dignas para los que sufran dichos eventos, así como poner en practica los medios de protección social y capacitación de recursos humanos a fin de elevar el nivel de salud y calidad de vida de las gentes de mar, máxime si han sufrido un accidente (Tabla 5).

Tabla 5. Accidentes del trabajo marítimo: Reflexiones

- No mejoría en los últimos 20 años
- Normativa laboral marítima obsoleta
- Mejora de cobertura accidentes / sociales
- Capacitación de recursos humanos
- Adecuada dotación de medios materiales
- Unificación de decisiones y medios dirigidos al mundo marítimo (Secretaría de Estado para la mar)

Es en suma una decisión política de dirigir unificadamente los recursos que se destinan al medio marítimo con el fin de hacer eficaz y eficiente su gestión y evitar la dispersión actual. Es una tarea enormemente difícil, digna de todos los profesionales que estamos aquí, que compete a muchos de los que aquí no están, donde la inhibición ante el problema es como mínimo negligencia sino una grave irresponsabilidad de la que algún día se tendrá que dar cuenta ante la gente de mar.

Nota: El presente artículo es fiel extracto de lo expuesto en la Mesa de las III Jornadas de la S.E.M.M., por lo cual el autor ruega disculpen la redacción coloquial del mismo.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Balanza Galindo, S. Accidentes laborales en el sector pesquero de Murcia 1.988-90. Medicina y Seguridad del Trabajo. Instituto Nacional de Seguridad y Medicina del Trabajo. INSHT. 1996; 168:47-60.

Burgos Ojeda, A. Epidemiología descriptiva de los accidentes ocupacionales en las comunidades pesqueras de las Canarias Occidentales. Canarias 1.991.

C.C.E. Actas II Coloquio Internacional de Seguridad y Condiciones de Trabajo a Bordo de Buques de Pesca. Bamio 1.992.

Fernández de Pinedo et al. Métodos de análisis psicosocial de las condiciones de trabajo. I.N.S.H.T.-Barcelona 1.980.

I.N.E. Encuesta Poblacional de 1.992. Madrid 1.993.

I.N.S.H.T. Análisis de Accidentes Laborales en Cantabria en 1.992. Santander 1.993.

I.S.M. Memoria Anual 1.992. Madrid 1.993.

Martín Zurro, A et al. Atención Primaria(3ª). Madrid 1.994.

Montero Llerandi, J.M. Análisis Sociológico de los Accidentes Laborales. Sector Marítimo-Pesquero. I.S.M. Madrid 1.986.